

1983年信用状統一規則論考

(その4)

—— D．書 類 ——

D． 1． 運送書類(積込または受取を示す書類)[前半部分]

福 島 昌 則

目 次

第1節	はじめに	
第2節	第22条	書類の正確明記・発行者格付禁止・複写機器等の使用 作成
第3節	第23条	書類の発行者・記載内容
第4節	第24条	信用状発行日前の日付の書類
第5節	D． 1．	運送書類（積込または受取を示す書類）
第6節	第25条	運送書類
第7節	第26条	海上船荷証券
第8節	第27条	積込証明等
第9節	第28条	甲板積
第10節	おわりに	

第1節 はじめに

本稿において、D．書類とD． 1． 運送書類（積込または受取を示す書類）の前半部分を採上げる。1983年規則においては第22条から第24条までがD．書類の項目にまとめられ、書類に関する共通事項が規定されている。第25条から第34条までがD． 1． 運送書類の項目にまとめられ、積込または発送また

は受取を示す書類に関する事項が規定されている。以下D. 2. 保険書類, D. 3. 商業送り状, D. 4. その他の書類, と続くが紙数の関係でD. 1. 運送書類後半部分以下は稿をあらためて論考のこととする。

1933年信用状統一規則創設時には, C-証券という項目が設けられ, この項目のなかの前半部分第15条から第27条にわたる各条文で1983年規則のD. 書類, D. 1, 運送書類に相当する分野について規定を設けていた。

次節以降において, 1983年規則を軸に創設以来の経過を辿りつつ論考のこととする。

第2節 第22条 書類の正確明記・発行者格付禁止・複写機器等の使用作成

Article 22

a. All instructions for the issuance of credits and the credits themselves and, where applicable, all instructions for amendments thereto and the amendments themselves, must state precisely the document(s) against which payment, acceptance or negotiation is to be made.

b. Terms such as “first class”, “well known”, “qualified”, “independent”, “official”, and the like shall not be used to describe the issuers of any documents to be presented under a credit. If such terms are incorporated in the credit terms, banks will accept the relative documents as presented, provided that they appear on their face to be in accordance with the other terms and conditions of the credit.

c. Unless otherwise stipulated in the credit, banks will accept as originals documents produced or appearing to have been produced:

- i by reprographic systems ;
- ii by, or as the result of, automated or computerized systems ;
- iii as carbon copies,

if marked as originals, always provided that, where necessary, such documents appear to have been authenticated.

第22条

a. 信用状発行のためのすべての指図および信用状それ自体、また場合により信用状の条件変更のためのすべての指図および条件変更それ自体には、支払、引受または買取の対象となる書類が正確に明記されなければならない。

b. 信用状にもとづいて呈示されるべき各書類の発行者を表示するために、“first class”, “well known”, “qualified”, “independent”, “official” およびこれらと同様の用語は使用してはならない。このような用語が信用状の文言のなかに含まれていても、銀行は、関係書類が他の信用状条件と文面上一致しているとみられることを条件として、それらの書類を呈示されたとおりに受理する。

c. 信用状にはかに異なる定めのないかぎり、銀行は、つぎの方法によって作成されたかまたは作成されたとみられる書類を、それらに原本(originals) としての表示があれば原本として受理する。ただし、必要な場合には、書類が正規のものとして発行されたとみられることを常に条件とする。

i 複写機器 (reprographic system)によるもの

ii 自動機器またはコンピュータ機器 (automated or computerized system)によるもの、もしくはその結果としてのもの

iii カーボン・コピーとしてのもの

a 項に於ては、信用状自体、信用状条件変更通知書自体に要求する書類を正確に明記することを謳っている。“正確に明記されなければならない。”という強行規定としている点に注意を払う必要がある。

b 項においては書類発行者の格付用語として “first class”, “well known”, “qualified”, “independent”, “official” および同様の用語の使用を禁止し、万一信用状文言のなかにこれらの語が使用されている場合でも関係書類が他の信用状条件と文面上一致していると見られるときは銀行はそれらの書類を受理することと規定している。

c 項の規定は通信革命の結果として出現した情報伝達手段の変化という実情を踏まえて、複写機器・自動機器またはコンピュータ機器・カーボン・コ

ビーにより作成された書類を原本 (originals) との表示があれば原本として受理すると明記している。但し信用状にこれらの方法により作成された書類は原本と認めないと書かれている場合は本項は適用されないことに留意する必要がある。その場合には伝統的な方法、すなわち手書きかタイプした書類を作成することとなる。

創設当初の1933年規則においては、本条に相当する条文は見当たらない。1983年規則の「書類」および「運送書類」の部分に相当する条項は次の構成を採用していた。

1933年規則

c - 證 券

第15条 銀行は、異りたる指図を受けざる限り、その必要と判断せるところの適当なる形式を有する左記の証券の引渡を受くる権限あるものと看做す。

即ち

- a) 海上運送にありては……………省略……………。
- b) 国内運送の場合に於ては……………省略……………。
- c) 郵便による逋送にあっては……………省略……………。

省略部分は夫々船荷証券、保険証券、送状、内水船荷証券、内水運送荷物受領証、鉄道荷物受領証、郵便物受領証について述べている。⁽¹⁾

このように1933年規則に於ては、各種の運送方法別に、適当と考えられる提供書類のモデル形式が示され、これらの受理について銀行の裁量権を認めた選択権付条文であった。

第一次改訂の1951年規則は、C - 書類の表題として第15条に1933年規則と同旨の規定をおいている。相異点としては航空輸送の発達という状況の下に (d) 航空輸送の場合という項目を追加し、航空郵便受取証 (Air Mail Receipt)、航空輸送運送状複本 (Air Transportation Waybill)、又は航空貨物委託書若しくは同受取証 (Air Consignment Note or Receipt)を列挙して

いる。⁽²⁾

第2次改訂の1962年規則において、英国の慣行を示す英原案に基き、1951年規則第15条が根本的に改められ第13条1項、同2項が規定として登場した。1962年規則第13条

信用状を発行、確認または通知するためのすべての指図には、支払、引受または買取の対象となる書類が正確に明示されなければならない。

信用状によって要求される各書類の発行人を表示するために、“first class”, “well known”, “qualified” その他これと同様の用語は使用してはならない。またそのような用語が信用状の文言のなかに含まれていても、銀行は、銀行側は以後なんの責任を負うことなく呈示されたとおりの書類を受理する。

この第1項は書類の正確明示義務、第2項は発行者格付（具体的には書類発行者についての不明瞭な格付用語の禁止）に関する条項であり、この構成は1974年規則、1983年規則に引継がれている。

まず第1項の書類の正確明示義務であるが「書類が正確に明示されなければならない。」（英原文は“must state precisely the documents”）の文言は強行規定であることを示している。この強行規定の論拠は伊澤教授の次の指摘によっても明らかとなる。「これを要するに信用状取引は、しばしば繰返したごとく商品取引ではなく、証券取引であるから、いかなる証券を提供すべきであるかという問題は、この取引における中心問題となるのである。」⁽³⁾ 信用状発行依頼人は、信用状発行依頼書にその必要とする書類を具体的に明示すべきであり、従来よく使用された“Shipping documents”のような漠然とした指図は認められなくなった。信用状発行銀行もその指図に従って、信用状に書類を完全正確かつ具体的に示すことが必要となったわけである。

さきに述べた英国慣行というのは、1951年2月のI.C.C. 記録によれば英国の銀行は次のように述べている。「一般に英国の銀行は、一般的な用語によって書類が記されているものは受入れないで、特に指図することを要求している。銀行は“Shipping documents”のごとき用語を解釈することを拒絶

している。⁽⁴⁾」

第2項は、「一流の」「有名な」「資格のある」という形容語の使用を禁止するという規定である。一流船会社発行の船積船荷証券とか有名保険会社発行の保険証券等、信用状発行依頼人としてはともすれば使用したくなる用語であるが、これらの言葉は当事者によって解釈が異なってくる曖昧な形容語であることから、その使用を禁止して紛争を未然に防止しようとしたものである。第2項後段は、此種の形容語が使用された場合の買取銀行等の免責を定めたものである。

第3次改訂の1974年規則は、第14条に位置を移し、(a)項、(b)項として区分を明確にした形で、1962年規則第13条をほぼそのままの文章で継承している。唯一の改訂点は、1974年規則第14条(b)項の文言が1962年規則第13条第2項の末尾にあった“without further responsibility on their part. (銀行側は以後なんの責任を負うことなく)”の文言を削除した文章となったことのみである。もともと「呈示されたとおりの書類を受理する」と規定している以上この末尾文言は不要なものであると解されていたものである。⁽⁵⁾

〔1983年規則の特徴〕

1. 1974年規則第14条(a)(b)が1983年規則第22条 a . b . となり c 項が追加された。
2. a 項の適用範囲が信用状の条件変更のすべての指図および条件変更それ自体にまで拡大された。
3. b 項の格付用語使用禁止の語句として、“independent”と“official”が追加された。と同時にこのような用語が信用状文言のなかに含まれている場合に銀行が書類を受理するときには、関係書類が他の信用状条件と文面上一致しているとみられることを条件とすることがつけ加えられた。
4. c 項が新たに追加された。この規定により銀行は信用状にほかに異なる定めのないかぎり、複写機器、自動機器、コンピュータ機器により作成された書類やカーボン・コピーによるものを原本 (original) の表示があり、かつ

必要な場合には正規のものとして発行されたとみられることを条件として受理することができるようになった。

このc項新設の背景としては、1983年規則発表のための出版物である ICC Publication No. 400の序文に、改訂留意事項の一つとして、「新しい書類の開発、および新しい書類作成方法の開発に関する貿易合理化運動の増大する影響」をあげているということに留意したい。しかしながら真意は複写機によって作成された書類を認めない国が若干あったためこれらの国々にこの種の書類を受理させようという目的からではないかとも云われている。⁽⁶⁾

第3節 第23条 書類の発行者・記載内容

Article 23

When documents other than transport documents, insurance documents and commercial invoices are called for, the credit should stipulate by whom such documents are to be issued and their wording or data content. If the credit does not so stipulate, banks will accept such documents as presented, provided that their data content makes it possible to relate the goods and/or services referred to therein to those referred to in the commercial invoice (s) presented, or to those referred to in the credit if the credit does not stipulate presentation of a commercial invoice.

第23条

運送書類、保険書類および商業送り状以外の書類が要求されているときは、信用状には、そのような書類を発行する者およびその文言または記載内容 (their wording or data content) を明示すべきである。信用状がそのように明示をしていないときは、銀行は、そのような書類を呈示されたとおりに受理する。ただし、そのような書類の記載内容のなかに表示されている物品および/もしくは役務が、呈示された商業送り状に表示されている物品および/もしくは役務と、または、信用状が商業送り状の呈示を定めていない場合には、信

用状に示されている物品および/もしくは役務とを関係づけられうることを条件とする。

運送書類（船荷証券等）、保険書類（保険証券等）および商業送り状の三者は、船積書類のなかでいわゆる中心的船積書類と称される書類であり、この中心的船積書類以外の書類は「その他の書類」と呼ばれてきた。この1983年規則第23条の趣旨は、その他の書類について信用状にその書類の発行者およびその文言または記載内容を明示すべきであり、もし明示されていない場合は銀行はその書類を呈示されたとおりに受理するということとした。同時に末尾に但書を付して記載内容が商業送り状のそれと、あるいは信用状面のそれと関係づけられることを条件としているが、この条件に留意の要がある。すなわち記載内容が矛盾しておれば受理されないということである。

この第23条に相当する条文は、すでに1933年規則にもり込まれていた。すなわち、其の他の証券という表題で条文は第34条である。

1933年規則第34条

以下に掲ぐるが如き其の他の証券が特にその内容を精細に示すことなくして要求せられたるときは、銀行は呈示せられたる証券を受領するも損害賠償の責に任ぜず。即ち保税倉庫預証、荷渡指図書、領事送状、産地証明書、重量証明書、鑑定書並びに分析書。

銀行により決定せらるべき特殊の場合に於ては、銀行はその必要と思考するその他の証券を要求するを得。

この1933年規則においては、其の他の証券を具体的に列挙している。そしてその内容が精細に示されていないときは、銀行は呈示された証券を受領しても損害賠償の責に任ぜずと明確に規定している。この趣旨は1983年規則第23条に継承されているが、むしろ1933年規則第34条の規定の方がより明確であったとも考えられる。

1951年規則においても第34条に同旨の規定がおかれている。ただし第2項の規定が削除された。この第2項は銀行が必要と考える場合は必要と考える証券を要求できると規定していたが、本来銀行は信用状に要求されている書類を受理すれば発行依頼人からの指図を履行したこととなる理で、依頼人の指図もないのに銀行が独自に書類を要求する必要はもともと存在しない筈で、このような観点から第2項は削除されたと推察される。

1962年規則は第31条に1951年規則第34条と同旨の規定がおかれた。

1974年規則改訂時には第33条となり微少な修正がなされたが趣旨自体はそのまま継承された。

〔1983年規則の特徴〕

1. 1933年規則から1974年規則まで一貫した趣旨に貫かれた条文であったものを、この1983年規則においては全面的な改訂がなされている。改訂内容は3. 以下に詳述する。

2. 1974年規則第33条から1983年規則第23条へ位置が移されている。

3. 改訂の第一点は、1974年規則までは書類名が列挙されていた。（倉庫証券、荷渡指図書、……等）。今回は「運送書類、保険書類および商業送り状以外の書類」に改められている。この改訂は、スタンドバイ信用状にも統一規則を適用することとなったことに伴ない採られた措置である。スタンドバイ信用状により要求されるであろう債務不履行証明書が、従来の列挙方式ではカバーし得ないということが ICC 銀行委員会の議題となり、その結果、列挙方式をあらためたと云われている。

4. 改訂の第二点は、「かつそれ以上の定めがないときは」という表現が、今回の改訂で「そのような書類を発行する者およびその文言または記載内容を明示すべきである。信用状がそのように明示をしていないときは」と極めて明確に規定されたことである。その他の書類のなかで、たとえば検査証明書が信用状の受益者もしくは生産者により発行されたとすれば、買主（発行依頼人）としては信頼し難いという問題がある。この場合、発行依頼人は自

らの利益のために検査証明書の発行者を信頼出来る公的機関に特定するであろうし、かつ書類の表題、物品名、数量、品質等についての記載を要求する筈である。これらのことを明確化した規定となったと解し得る。

5. 改訂の第三点は後段のただし書き部分であり、この部分は今回はじめて追加された規定である。信用状が明示をしていないときは、銀行は、そのような書類を呈示されたとおりに受理する。ここまでは従来どおりの規定であるが、ただし、としてこれに条件が付加された。その条件というのは、本条の対象となる書類の記載内容が、そのような書類のなかに示されている物品および / もしくは役務を、呈示された商業送り状—場合によっては信用状—に示されている物品および / もしくは役務と関係づけることができることである。

この条件については、信用状が書類の発行者ならびに文言および記載内容を定めている場合についても同様のことを規定する必要があるのではないかという見解もある。⁽⁷⁾

このただし書き部分は、1983年規則改訂作業完了直前のイギリスにおける裁判結果を考慮して設定されたと云われている。

この裁判の争点は、信用状に基いて商業送り状および船荷証券とともに呈示されたある書類（ヨーロッパ経済共同体 E E C が定めている書類）に示されていた商品が、商業送り状および船荷証券に示されている商品と同一のものであるかどうかというものであった。E E C 制定書類は 4 通呈示され、その 4 通を合わせたものが取引全体とカバーするものとなっていたが、重量を、ある書類は gross weight によって、ある書類は net weight によって示しており、(gross weight と net weight は加算できないので、商業送り状または船荷証券面の重量と照合できない)、運送方法については、ある書類は船名を記載し、ある書類は by rail とのみ記載しており、さらに荷送人としてある書類は売主名を、他の書類は取引の仲介者名を記載していた。これに関する判決は、これらの書類が、信用状が関係している取引と同じ取引に関するものであることを認定するための明確なつながり (clear link) がないというものであったとのことである。⁽⁸⁾

何はともあれ、今回追加された“ただし書き”部分について、信用状発行依頼人、信用状発行銀行、受益者のそれぞれが十二分の配慮をすることが望まれる。

第4節 第24条 信用状発行日前の日付の書類

Article 24

Unless otherwise stipulated in the credit, banks will accept a document bearing a date of issuance prior to that of the credit, subject to such document being presented within the time limits set out in the credit and in these articles.

第24条

信用状にはかに異なる定めのないかぎり、銀行は、当該書類が信用状および本規則に定められた期限内に呈示されることを条件に、信用状の発行日より前の発行日のついている書類を受理する。

この第24条は、信用状発行日前の日付の書類の取扱いについて規定している。すなわち信用状にはかに異なる定めのないかぎりとして銀行は信用状および本規則に定められた期限内に呈示されることを条件に此種の書類を受理するとしている。

信用状に定められた期限というのは、信用状の有効期限と運送書類発行日後の特定の呈示期間の最終日（1983年規則第47条参照）のことである。本規則の期限というのは信用状が特定の呈示期間を定めていない場合に1983年規則第47条a項に規定する運送書類発行日後21日の期間内ということでこの最終日が銀行休業日のときは直後の銀行営業日が延長された期限である。

（1983年規則第48条a項）

1933年の規則創設以来1974年規則まで、この第24条に相当する条文はない。1983年規則においてはじめて登場した規定である。

〔1983年規則の特徴〕

1. 新設規定である。
2. 一定条件の下で信用状発行日より前に発行された書類が受理されるといふ考え方を規定している。
3. 従来規則の下では、積出書類の日付が信用状発行日前のケースが散見され議論の対象となっていたが、この24条では積出書類のみならず書類全般にその範囲を拡大している。

〔問題点〕

筆者としては、この新設規定に関連して、1924年（大正13年）に伊藤和雄氏が指摘しておられる次の一文に注目したいと考える。

「信用状ノ期限ニ就キ茲ニ問題トナルハ彼ノ所謂（“en route”）ニ依リテ買取リタル手形ガ果シテ信用状条件ニ適合セルヤ否ヤノ問題ナリ。（“en route”）ノ信用状トハ其字ノ示ス如ク外国ニ在ル銀行ニヨリテ信用状発行セラレ其信用状ノ郵送中又ハ電送中ニアルノ意ニシテ、是ガ銀行ニ到達以前、輸出商ニ買手ヨリ此旨通知アリタル場合、追ッテ到着ス可シト推定ノ下ニ其輸出商ノ受ケタル電信又ハ書信ノ示ス条件ニ従ヒテ手形ノ買取ヲ為スヲ“en route, 信用状ニヨル手形買取”ト稱ス。若シ輸入商ノ通知ガ事実銀行ガ信用状開設ノ承諾後発送セラレタルニ於テハ期限ニ関シ問題ハ惹起セザル可キモ、屢々輸入商ハ信用状開設前ニ此旨ヲ通告シ、銀行ガ此通告ニ據リ手形買取後程経テ信用状発行通知ヲ受クル事極メテ屢々見ル處ナリ。即銀行ハ信用状発行日より前ニ此信用状ニ據リテ手形ヲ買受ケタルノ結果ヲ来ス事極メ多シ。

按ズルニ信用状ハ其発行日ヲ起點トシ、信用状面ニ示ス處ノ期日ヲ經點トシ此期間ヲ限リテ有効期限ト為スヤ最モ明ナル處ナリトス。然ラバ此種ノ（“en route”）ニ依ル手形買取ハ信用状ノ効力発生前ニ於ケルモノニ属シ、從テ嚴格ニ解セバ信用状発行銀行ハ其手形引受支払ニ関シ何等ノ債務ヲ負フ事ナシト謂ヒ得可ク、經濟狀態順潮ノ際ハ假令問題タラズトスルモ一旦逆潮ニ際シ荷受人荷物ノ引受ヲ欲セザル場合此點ニ藉ロシテ爭議ヲ生ジタル場合、振出人及手形買取ノ銀行ハ全ク此抗議ニ對抗シ得ザルモノト云ハザル可カラ

ズ。⁽⁹⁾」（註）アンダーラインは筆者の加筆である。）

次に1953年時点において伊澤孝平教授は信用状開設時期について取消不能信用状の場合に関し述べておられること以下の通りである。

「取消不能信用状開設の目的の一つは、賣主をして単に手形の割引を容易ならしむるに止らず、商品の調整又はその船積を、安んじて行はしむる点にある。賣主はかくの如き保障を得むが為に賣主をして取消不能信用状の開設を約せしめるのであるから、銀行よりその開設の通知を受くべき時期は、少なくとも商品の船積前でなければならぬ。これによって賣主は、船積後直ちに商品代金を回収し得る確實なる保障を得、安んじて商品の調製又は船積に着手することが出来る。従って特約なき限り、買主は、賣主が船積を為すべき日時と推定し得べかりし日より以前に、信用状の開設ありたることを立證せねば、相當の期間内に開設したものとは言はれない。買主に於て船積が何時行はるるかを知り得べきときは、買主は賣主より通報を受くる迄もなく自らの責任に於てこの時期を豫測し、その時期以前に開設せらるるやう配慮せねばならない。即ち買主は賣主からの船積の通報又は信用状開設の督促を期待し、之を俟って開設手續に着手することは許されない。通常の場合に於ては賣主が賣買契約締結後商品の積出を特に延期すると言うことは考えられず、締約後直ちに船積準備に着手すべきものであるから、買主は、締約後直ちに、信用状の開設を為さねばならない。直ちにと云っても、開設に通常必要とする期間は猶豫せられる。

若し買主が船積の日時を豫測し難い事情にある場合には、賣主よりその日時の通知を受くる迄は、信用状の開設に着手する必要はない。蓋し買主は信用状の開設に當っては或ひは擔保を供し或ひは手数料を支拂ふ等自らの資金を投じなければならぬものであるから、之に對して、賣買契約締結後直ちに開設することを求めることによって買主をして必要程度を越えたる犠牲を拂はしめることは出来ないからである。⁽¹⁰⁾」

伊藤和雄氏および伊澤教授の上述の論旨から導き出される結論は、信用状発

行日より前の発行日のついている書類はあってはならないということである。

このことを強調する意味において、さらに一例を追記のこととしたい。

「Pavia v. Thurmann — Nielsen の事件において、MCNAIR 判事は、信用状は相当な期間内に開設されるべきで、この期間は買主が売主から必要な指図を接受した時から経過していたという見解を示した。（〔1952〕 I Lloyd's Rep. 153.）また信用状については、信用状は、もし合理的に実行可能であるならば、売主が同人の許されている期間中いつでも積出し得るようにするような期間内に、開設され確認されなければならないと述べている。

控訴裁判所は MCNAIR 判事の見解を支持し、DENNING 裁判官はこれについて次のように説明している。

“信用状は積出期間の当初に売主にとり利用できるようにされているべきである。なぜならば売主は同人が物品を積出す前に、積出したら直ちに支払を受けられることが保証される権利を有しているからである。……もし買主がその義務を履行することになっているときは、物品が契約に合致して適法に積出すことができる最初の日に信用状を売主にとって利用できる状態にしなければならない。”⁽¹¹⁾

1983年規則第24条の新設に際しては、「現実の慣行では、通常そのような書類（信用状発行前の日付ではあるが、1974年規則第41条に定められた書類発行後の期間内で信用状の有効期間内に呈示された積出書類）は受理されている。」「荷為替信用状の発行日より前の発行日付のついている積出書類は受理すべきである。」との銀行委員会の見解が採用され、さらに積出書類のみならずすべての書類も含むように拡大されたということである。

実務的観点から云えば、信用状発行依頼の段階から実際に信用状が発行されるまでには、発行銀行としては与信審査という段階で或程度の日数を必要とする場合もあり、売主が希望する日迄には信用状が到着しないということも起り得るわけで、売主が船積をしたあとで信用状が発行され、積出書類の日付が信用状発行日より前になり、買取銀行へその書類が提示されることとなる。今回の新設規定では、このような場合銀行はその書類を受理すると規

定していることから、実務的には歓迎される規定であるといえる。

しかしながら、信用状の有効期間という基本的観点から検討を加えた場合、果して妥当な規定と云い得るかという疑問に逢着する。信用状の有効期間は、その信用状の発行日から有効期限までの間であり、発行日前の時期は信用状の効力発生前の段階と考えられる。もし何等かの理由で、発行銀行が書類を拒絶したいと考え、書類の日付が信用状の発行日前であるという理由でその書類を返送して来た場合に、買取銀行或は売主はこの1983年規則第24条により対抗し得るであろうか。司法の判断はおそらく否であろうと推察される。実務の便益よりも原理原則により判決は下されうと考えられる。

そこで提案であるが、「信用状発行日前の日付の書類は原則として受理しない。但し信用状面にそのような書類でも受理すると明記されている場合はこの限りではない。」と改訂する必要があると思料する。

今回の規則改訂時には是非実現して欲しい問題点であることを強調しておきたい。

第5節 D. 1. 運送書類(積込または発送または受取を示す書類)

次の第25条から第34条までが「D. 1. 運送書類(積込または発送または受取を示す書類)」「D. 1. Transport documents(indicating loading on board or dispatch or taking in charge)」というタイトルでまとめられている条文である。各条文の主題は次のとおりである。

第25条 運送書類

第26条 海上船荷証券

第27条 積込証明

第28条 甲板積

第29条 積換え

第30条 郵送

第31条 運賃

第32条 “Shipper's Load and Count”等の文言記載運送書類

第33条 受益者以外の者を荷送人とする運送書類

第34条 無故障運送書類

紙数の関係で本稿では第28条までを採り上げる。

信用状統一規則創設時の1933年規則においては、“C－証券”の項目のなかににおいて

第15条 銀行が受領すべき証券の種類内容を海上運送，国内運送，郵便による運送の三場合にわけての規定

第16条 運送証券の日付

第17条 運賃

第18条 故障運送証券

船荷証券

第19条 受領し得る船荷証券

第20条 受領拒絶の船荷証券

第21条 甲板積船荷証券

第22条 モーター船積船荷証券

第23条 積込証明

第24条 受益者名の記載要求

鉄道荷物受領証，内水運送荷物受領証，運送状複本，郵便物受領証

第25条 これらの証券の正規性判断基準

第26条 鉄道運送時の重量証明

第27条 鉄道，内水，郵便運送証券上への受益者の副署

という構成をとっていた。当時は在来船による海上運送が主力であり船荷証券関係の条文が主体であることに気付かされる。

1951年規則も1933年規則と同じ構成をとっている。

1962年規則においては，大筋の構成は不変であるが次の改訂が行なわれた。

(1)51年規則第16条に運送証券の日付に関する規定があり，積出書類名が列挙されていたが1962年規則においては書類名の列挙が廃止されている。

(2)1951年規則第19条では Received B/L(受取式船荷証券)も受理されること

から、同 B/L の日付も積出日とみなされ、信用状が“on board”条件のときは on board notation の日付が積出日とみなされたが、1962年規則では Receirde B/L は受理されないこととなったため、同 B/L の日付は積出日とはみなされないこととなった。

(3) “despatch”(発送) の用語が加えられた。1951年規則では“shipment”(積出) のみであった。

以上のほか部分的な改訂が行なわれたが、大筋では1951年規則の構成を踏襲している。

1974年規則において複合運送書類に関する規定がはじめて登場してきた。コンテナ運送の発達とこれに伴う door to door の海陸一貫輸送の実現という状況に対応して1974年規則第23条に「複合運送書類の受理条件および海上運送を含む場合の受理条件」に関する規定を設けたのである。この第23条の要旨は(a)項において信用状が複合運送書類自体を要求している場合、信用状に書類自体を要件としていないが海陸等にまたがる複合運送を規定している場合、いずれの場合でも複合運送を証明する積出書類を銀行が受理する提供証券であると規定した。そして(b)項においては複合運送が海上運送を含む場合は、その書類に記載船舶への積込を示していなくても受理され、コンテナ詰の場合は現実に甲板積と明示がなければ甲板積の可能性の条項があっても受理されるという趣旨であった。

海上船荷証券については、1974年規則第20条は原則として物品が記載船舶に積込まれている旨の表示を要求しており、第22条は甲板積を明示する船荷証券は拒絶されるとしている。複合運送中の海上運送にこの第20条、第22条を適用すると複合運送自体に支障を生ずるおそれがあり、その救済条項として前述第23条(b)項の規定が創設されたものである。在来船主体の1933年規則以来の体系に、複合運送条項を創設したが故に規定体系自体にひずみをもたらすという事態を招来したと考えられる。このことが1983年規則の運送書類条項の全面改訂を促す基因となったと判断せざるを得ない。

次節以降において、第25条以下の各条文について検討を加えることとする。

第 6 節 第25条 運送書類

Article 25

Unless a credit calling for a transport document stipulates as such document a marine bill of lading (ocean bill of lading or a bill of lading covering carriage by sea), or a post receipt or certificate of posting:

a. banks will, unless otherwise stipulated in the credit, accept a transport document which:

i appears on its face to have been issued by a named carrier, or his agent, and

ii indicates dispatch or taking in charge of the goods, or loading on board, as the case may be, and

iii consists of the full set of originals issued to the consignor if issued in more than one original, and

iv meets all other stipulations of the credit.

b. Subject to the above, and unless otherwise stipulated in the credit, banks will not reject a transport document which:

i bears a title such as “Combined transport bill of lading”, “Combined transport document”, “Combined transport bill of lading or port-to-port bill of lading”, or a title or a combination of titles of similar intent and effect, and/or

ii indicates some or all of the conditions of carriage by reference to a source or document other than the transport document itself (short form/blank back transport document), and/or

iii indicates a place of taking in charge different from the port of loading and/or a place of final destination different from the port of discharge, and/or

iv relates to cargoes such as those in Containers or on pallets, and the like, and/or

v contains the indication “intended”, or similar qualification, in relation to the vessel or other means of transport, and/or the port of loading and/or the port of discharge.

c. Unless otherwise stipulated in the credit in the case of carriage by sea or by more than one mode of transport but including carriage by sea, banks will reject a transport document which:

- i indicates that it is subject to a charter party, and/or
- ii indicates that the carrying vessel is propelled by sail only.

d. Unless otherwise stipulated in the credit, banks will reject a transport document issued by a freight forwarder unless it is the FIATA Combined Transport Bill of Lading approved by the International Chamber of Commerce or otherwise indicates that it is issued by a freight forwarder acting as a carrier or agent of a named carrier.

第25条

運送書類を要求している信用状がそのような書類として海上船荷証券 (marine bill of lading - ocean bill of lading) もしくは海上運送を示す bill of lading) または郵便小包受領書 (post receipt) もしくは郵送証明書 (certificate of posting) を定めていない場合には,

a. 銀行は、信用状にはかに異なる定めのないかぎり、つぎの運送書類を受理する。

i 記載運送人またはその代理人により発行されたと文面上みられ、かつ

ii 場合に応じ、物品の発送もしくは受取または積込を示しており、かつ

iii 原本が2通以上発行されているときは、荷送人にたいして発行された原本全通からなり、かつ

iv 信用状の他のすべての条件を満たしているもの

b. 上記にしたがい、かつ信用状にはかに異なる定めのないかぎり、銀行

は、つぎの運送書類を拒絶しない。

i “Combined transport bill of lading”, “Combined transport document”, “Combined transport bill of lading or port-to-port bill of lading” のようなタイトル, またはこれらと同じ意図もしくは趣旨の1つのタイトルもしくはいくつかのタイトルを組合せたものがついているもの, および/または

ii 運送条件の一部または全部を当該運送書類自体とは別の根拠または書類を参照することによって示しているもの (short form/blank back の運送書類), および/または

iii 積込港と異なる受取地および/または陸揚港と異なる最終仕向地を示しているもの, および/または

iv コンテナ詰めまたはパレット積み, およびこれらと同様の積みかたによるような貨物にかかわるもの, および/または

v 船舶もしくはその他の運送手段 (means of transport), および/または積込港および/もしくは陸揚港に関して “intended” の表示またはこれと類似の条件の表示を含んでいるもの

c. 海上運送の場合または海上運送を含む2以上の運送方法 (mode of transport) による運送の場合において, 信用状にほかに異なる定めのないかぎり, 銀行は, つぎの運送書類を拒絶する。

i 用船契約にしたがっていることを示しているもの, および/または

ii 積載船が帆のみで運航することを示しているもの

d. 信用状にほかに異なる定めのないかぎり, 銀行は, フレイト・フォワード (freight forwarder) によって発行された運送書類を拒絶する。ただし, その書類が国際商業会議所により認められた FIATA Combined Transport Bill of Lading である場合, またはそれが運送人としてまたは記載運送人の代理人として行動するフレイト・フォワードによって発行されたことを示している場合は, このかぎりではない。

この第25条の骨格は、次のように要約される。

前文〕第25条の適用範囲であるが、海上船荷証券、郵便小包受取書、郵送証明書以外の運送書類を要求している信用状に限定している。

a 項〕受理できる運送書類の一般要件

b 項〕拒絶しない運送書類の付加要件

c 項〕受理しない運送書類

d 項〕拒絶または受理する運送書類

【1983年規則の特徴】

1．海上船荷証券、郵便小包受領書、郵送証明書とその他の運送書類の相違を明確にし、この第25条はその他の運送書類についての条文としている。

2．このことから1974年規則までの各条文との比較は不可能となった。

3．この第25条と次の第26条「海上船荷証券」は、D. 1. 運送書類 の各条文の骨格部分である。

4．a 項受理できる運送書類の一般要件は、次の4項目である。

- (1) 発行者が記載運送人またはその代理人であること。
- (2) 発送もしくは受取または積込の表示があること。
- (3) 原本全通の呈示があること。
- (4) 信用状の他のすべての条件を満たしていること。

5．b 項拒絶しない運送書類の付加要件は次の5項目である。

- (1) 書類のタイトルを例示した。

“Combined transport bill of lading”, “Combined transport document”, “Combined transport bill of lading or port-to-port bill of lading”等。

- (2) ショート・フォームの書類。
- (3) 積込港と異なる受取地等。
- (4) コンテナ詰め、パレット積み等。
- (5) 港名等への “intended” の付記。

6．受理しない運送書類は次の3項目である。

- (1) 用船契約。

(2) 帆船積み。(帆のみで運航する船)

(3) フレイト・フォワード発行のもの。ただし運送人の代理人としての場合または ICC が認めた FIATA Combined Transport Bill of Lading の場合はこの限りでない。

〔註〕FIATA は、チューリッヒに本部をおき、ヨーロッパを中心とするフレイト・フォワード協会の代表機関である。

正式名称は次のとおりである。

〔英〕International Federation of Forwarding Agent Associations.

〔仏〕Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés.

7. 実務への影響

ICC Publication No. 411の第25条の解説の項に述べられている信用状の実務への影響についての記述を紹介しておく。

「運送書類の全般にわたって、現実的な（信用状の）指図をするように発行依頼人を助け、指定された運送書類が要求されている形で入手できるかどうかを信用状を受領し次第点検するように受益者を指導するという顧客教育が必要である。（83年規則の）当初は、伝統的な態度からこのより現実的な姿勢への調整の問題があるかもしれない。長い目で見れば、運送書類が受理可能か否かを決定するのに問題が少なくなっていることがわかるに違いない。」

第7節 第26条 海上船荷証券

Article 26

If a credit calling for a transport document stipulates as such document a marine bill of lading :

a. banks will, unless otherwise stipulated in the credit, accept a document which :

i appears on its face to have been issued by a named carrier, or his agent, and

ii indicates that the goods have been loaded on board or shipped on a named vessel, and

iii consists of the full set of originals issued to the consignor if issued in more than one original, and

iv meets all other stipulations of the credit.

b. Subject to the above, and unless otherwise stipulated in the credit, banks will not reject a document which :

i bears a title such as “Combined transport bill of lading”, “Combined transport document”, “Combined transport bill of lading or port-to-port bill of lading”, or a title or a combination of titles of similar intent and effect, and/or

ii indicates some or all of the conditions of carriage by reference to a source or document other than the transport document itself (short form/blank transport document), and/or

iii indicates a place of taking in charge different from the port of loading, and/or a place of final destination different from the port of discharge, and/or

iv relates to cargoes such as those in Containers or on pallets, and the like.

c. Unless otherwise stipulated in the credit, banks will reject a document which :

i indicates that it is subject to a charter party, and/or

ii indicates that the carrying vessel is propelled by sail only, and/or

iii contains the indication “intended”, or similar qualification in relation to

·the vessel and/or the port of loading — unless such document bears an on board notation in accordance with article 27 (b) and also indicates the actual port of loading, and/or

·the port of discharge — unless the place of final destination indicated

on the document is other than the port of discharge, and/or

iv is issued by a freight forwarder, unless it indicates that it is issued by such freight forwarder acting as a carrier, or as the agent of a named carrier.

第26条

運送書類を要求している信用状がそのような要求書類として海上船荷証券を定めている場合には、

a. 銀行は、信用状にほかに異なる定めのないかぎり、つぎの書類を受理する。

i 記載運送人またはその代理人により発行されたと文面上みられ、かつ

ii 物品が記載船舶に積込まれたかまたは船積みされたことを示しており、かつ

iii 原本が2通以上発行されているときは荷送人にたいして発行された原本全通からなり、かつ

iv 信用状の他のすべての条件を満たしているもの

b. 上記にしたがい、かつ信用状にほかに異なる定めのないかぎり、銀行は、つぎの書類を拒絶しない。

i “Combined transport bill of lading”, “Combined transport document”, “Combined transport bill of lading or port-to-port bill of lading” のようなタイトル、またはこれらと同じ意図もしくは趣旨の1つのタイトルもしくはいくつかのタイトルを組合せたものがついているもの、および / または

ii 運送条件の一部または全部を当該運送書類自体とは別の根拠または書類を参照することによって示しているもの (short form/blank back の運送書類)、および/または

iii 積込港と異なる受取地および/または陸揚港と異なる最終仕向地を示しているもの、および/または

iv コンテナ詰めまたはパレット積み、およびこれらと同様の積みかたによるような貨物にかかわるもの

c. 信用状にはかに異なる定めのないかぎり、銀行は、つぎの書類を拒絶する。

- i 用船契約にしたがっていることを示しているもの、および/または
- ii 積載船が帆のみで運航することを示しているもの、および/または
- iii つぎのことにに関して“intended”の表示またはこれと類似の条件の表示を含んでいるもの

— 船舶および / または積込港 — ただし当該書類には第27条b項にしたがった積込済みの付記 (on board notation)があり、さらに実際の積込港を示している場合はこのかぎりではない。および / または

— 陸揚港 — ただし当該書類に示されている最終仕向地が陸揚港以外の場合はこのかぎりではない。および / または

iv フレイト・フォワードерによって発行されたもの — ただし当該書類が運送人としてもしくは記載運送人の代理人として行動するフレイト・フォワードерによって発行されたことを示している場合はこのかぎりではない。

この第26条は、信用状が運送書類として海上船荷証券を要求している場合に適用される条項である。

条文の構成は、既にお気づきのとおり、第25条運送書類の規定のそれと同じである。したがって第25条の特徴の項でふれた事項は本条にそのまま適用される。しかしながら海上船荷証券という特質から次の相異点が存在する。

1. 第25条d項に相当する規定がないこと。但しd項のなかのフレイト・フォワードerが運送人またはその代理人としての場合について第26条c項に含ませてある。

2. 「積込済み」(on board)の海上船荷証券でなければならない。「発送」(sispatch)または「受取」(taking in charge)は認められないとしている。

3. b 項に “intended” の語の使用を認める規定がないが, c 項において, 限定されその旨明記された状況下の使用を認めている。

第 8 節 第27条 積込証明等

Article 27

a. Unless a credit specifically calls for an on board transport document, or unless inconsistent with other stipulation (s) in the credit, or with article 26, banks will accept a transport document which indicates that the goods have been taken in charge or received for shipment.

b. Loading on board or shipment on a vessel may be evidenced either by a transport document bearing wording indicating loading on board a named vessel or shipment on a named vessel, or, in the case of a transport document stating “received for shipment”, by means of a notation of loading on board on the transport document signed or initialled and dated by the carrier or his agent, and the date of this notation shall be regarded as the date of loading on board the named vessel or shipment on the named vessel.

第27条

a. 信用状がとくに積込済みの運送書類を要求していないかぎり, または信用状の他の条件もしくは第26条と矛盾しないかぎり, 銀行は, 物品が受取られた (taken in charge) 旨もしくは船積のために受取られた (received for shipment) 旨を示している運送書類を受理する。

b. 船舶への積込もしくは船積は, 記載船舶への積込もしくは記載船舶への船積を示す文言のついている運送書類によっても, または “received for shipment” と明記している運送書類の場合には当該運送書類面に運送人またはその代理人が署名もしくはイニシアル署名をしかつ日付を入れた積込済みの付記をすることによっても, これを証明することができ, さらにこの付記の日付が記載船舶への積込または記載船舶への船積の日とみなされる。

この第27条に相当する条項は、統一規則創設の1933年規則において既に定められていた。

1933年規則第19条

船荷証券が要求せられたるときは、次の証券を受領することを得。

- a) 「船積のために受領せり」又は「埠頭に於て受領せり」なる文言を有する船荷証券
- b) c) d) ……（省略）

1933年規則第23条

発送が「本船積込」“*à bord*”としてかつ「船積終了」“*reçu à bord*”文言ある船荷証券によりてこれを示すべきものとして約定せられたるときは、船荷証券の日付は、商品がおそくもこの日迄に船荷証券上に記載せられたる船積地に於て船積せられたる旨の証明と看做す。

船積の証明が、付記の方法によって行われる場合に於て、もし証券が信用状中に予定せる船積の日以後に、支払若しくは流通の為め呈示せらるる場合には、該附記には船荷証券記載の船積港に於て船積せられたる日付を表示することを要す。船積日附を表示せざりしときは、この付記の有する日付を以て船積日附と看做す。

このように1933年第19条においては、「船積船荷証券」と「受取船荷証券」が受理可能な船荷証券として認められていた。「受取船荷証券」が認められたのは、米・独・仏等のこれらを受理する慣行の主張が入れられたということである。⁽¹³⁾英国委員はこれを留保し、英国銀行は受取荷証券を受領し得べき特約なき限り、これを受領せざるものとした。⁽¹⁴⁾

第23条は積込証明に関して、積込文言ある船荷証券の場合はその日附とし、付記の方法による場合は、船積日の表示を要求している。

1951年規則においては、一部文言の修正が行なわれたのみで第19条、第23条にそれぞれ1933年規則と同趣旨の規定がおかれていた。

1962年規則において、受理し得る船荷証券は船積船荷証券に限られることと改訂された。英国の主張が米国の反対を押えて統一的な解釈の確立が実現した段階である。思うにこの規定は銀行および発行依頼人の利益の保護に重点がおかれたものとされている。

1962年規則第18条第1項

信用状にはかに異なる明示のないかぎり、船荷証券には、物品が積込まれている旨の表示がなければならない。

次に第18条第2項は積込証明条項であるが、その趣旨は1951年規則第23条のそれが踏襲されている。

第3次改訂の1974年規則においては、受理し得る船荷証券は、船積船荷証券に限るという1962年規則の方針が貫かれ、さらに「積込み」に代え「記載船舶への積込み」の表示を要すると改訂された。(第20条a項) 積込証明の項も「記載船舶への積込み」という表現を採用してa項に歩調を合せている。(第20条b項)

1974年規則第20条

(a) 信用状にはかに異なる明示のないかぎり、船荷証券には、物品が記載船舶に積込まれている旨、または記載船舶で積出されている旨の表示がなければならない。

(b) 記載船舶への積込または記載船舶での積出は、記載船舶への積込または記載船舶での積出を示す文言のついている船荷証券によっても、または船荷証券面に運送人もしくはその代理人が正式署名しあるいはイニシアル署名しかつ日付を入れたその旨の付記をすることによっても、これを証明することができる。またその付記の日付は、記載船舶への積込または記載船舶での積出の日を表わすものとみなされる。

【1983年規則の特徴】

1. 条文の位置が第27条となった。(1974年規則では第20条)
2. a項の船積船荷証券の原則(1962年規則, 1974年規則)が修正された。

1983年規則 a 項では「受取られた」(taken in charge)または「船積のために受取られた」(received for shipment)旨を示していることが、海上船荷証券以外の運送書類の基準となった。(海上船荷証券の場合は第26条 a 項 2 号参照。)

3. 前項により明かなように本条の適用対象を船荷証券からすべての運送書類に拡大している。

第9節 第28条 甲板積

Article 28

a. In the case of carriage by sea or by more than one mode of transport but including carriage by sea, banks will refuse a transport document stating that the goods are or will be loaded on deck, unless specifically authorized in the credit.

b. Banks will not refuse a transport document which contains a provision that the goods may be carried on deck, provided it does not specifically state that they are or will be loaded on deck.

第28条

a. 海上運送の場合または海上運送を含む2以上の運送方法による運送の場合においては、銀行は、信用状でとくに認められていないかぎり物品が甲板に積込まれている旨または甲板に積込まれる旨を明記している運送書類を拒絶する。

b. 運送書類に物品が甲板積みされている旨または甲板積みされる旨がとくに明記されていないことを条件として、銀行は、物品が甲板積みで運送される可能性をあらわす条項を含む運送書類を拒絶しない。

本条は甲板積運送に関する規定である。船舶の甲板上に積まれた物品は、船艙内に積込まれる場合と異なり、海上危険にさらされる度合いが大きい。

このことは海上保険においての取扱いも不利になることを意味する。

信用状統一規則は、創設時から特に条文を設けて甲板積に関する取扱い基準を定めてきた。以下にその変遷を辿ることとする。

1933年規則第21条

銀行は特殊の性質を有する商品を甲板積となす旨を表示せる船荷証券を保険によって危険が付保せられることを条件として受領するの権限を有す。

この1933年規則は、保険によって依頼者の利益が保護されているのかどうかということを甲板積船荷証券を受領するか否かの基準とした。木材は甲板積となるケースが多い商品である。

第1次改訂の1951年規則においては次のように改訂されているが趣旨は不変である。

1951年規則第21条

銀行は、貨物の甲板積を記載する船荷証券を拒絶することができるが、しかし提出された書類のなかに、貨物は甲板積になっている旨を掲記した保険証券又は保険証明書がある場合は、この種の船荷証券を受理することができる。

このように1933年規則、1951年規則の両者に共通することは、銀行の選択権条項と付保による救済事項である。第2次改訂の1962年規則において英国の提案がとおり、銀行の選択権条項文言を“**Banks will refuse**”と一率に否定する文言とし、付保による救済事項の文言は削除されるに至った。

1962年規則第20条

信用状でとくに認められていないかぎり、銀行は、物品が甲板に積込まれている旨を明示している船荷証券を拒絶する。

第3次改訂の1974年規則においては、1962年規則第20条を第22条(a)項とし、甲板積留保条項として(b)項が追加された。この追加措置は、コンテナ詰貨物のコンテナ船による運送の発達という現実をふまえてとられた措置である。

1974年規則第22条

(a) 信用状でとくに認められていないかぎり、銀行は、物品が甲板に積込まれている旨を明示している船荷証券を拒絶する。

(b) 銀行は、物品が甲板積で運送される可能性のある条項を含む船荷証券を拒絶しない。この場合は、物品が現実には甲板に積込まれている旨をとくにその船荷証券に明示していないことを条件とする。

【1983年規則の特徴】

1. 1974年規則第22条が1983年規則では第28条に位置を移している。
2. 適用範囲が拡大された。すなわち海上運送に加え、海上運送手段を伴なう複合運送が含まれた。これに伴ない「船荷証券」が「運送書類」に変更された。
3. 「甲板に積込まれている」という表示のほかに「甲板に積込まれる」という明記または表示を含めることとした。前者は船積式運送書類の場合を想定したものであり、後者は複合運送のための運送書類を含む受取式運送書類の場合を想定したものである。

第10節 おわりに

1983年信用状統一規則。－D．書類－第22条～第24条。および－D．1．運送書類－の前半部分第25条～第28条を軸に、統一規則創設以来の経過を辿りつつ考察してきたが、ここで気付かされることは、貿易を取巻く社会状況の変化に対応して、逐次所要の改訂が行なわれてきたということである。各国別あるいは各地域別の取引慣行を調整しつつ、かつ科学技術の進歩発展に伴ない、或時期に於ては徐々に、或時期に於ては急激に改訂が行なわれてきている。

本稿で採り上げた－D．書類－および－D．1．運送書類の分野においては、特に最近時点の文書作成手段の進歩、通信手段の飛躍的發展。運送手段の複合化の進展という状況の下において画期的な改訂が行なわれている。

第22条c項において、複写機器、自動機器、コンピュータ機器により作成された書類或はカーボン・コピーによるものも原本 (original) の表示がありかつ必要な場合は受理し得る書類とされているのはこの一例である。

複合運送書類については、1974年規則においてはじめて独立条文が設けられたが、1983年規則においては根本的な改訂が行なわれ、第25条で海上船荷証券、郵便小包受取書、郵送証明書以外のすべての運送書類を対象（適用範囲）とし、第26条で海上船荷証券について規定、郵送については第30条を適用するという措置が採られている。コンテナ船の登場により可能となった海陸一貫輸送等複合運送の飛躍的發展という事情に対応して採られた措置である。

第24条 信用状発行日前の日付の書類に関する規定は、今回の1983年規則ではじめて登場したが、この条項は重要な問題を内包していること既述のとおりである。信用状の効力、売主の権利・義務、買主の権利・義務等信用状取引の根幹に影響を与えかねない条項であると思料する。根底には通信の迅速化、運送手段の高速化、売買当事者間の信頼感の増大という諸事情があり、これをふまえて実務上の要請から実現した規定であると推測されるが、一抹の不安感を覚える条項であると指摘しておきたい。

参 考 文 献

- (1) 伊澤孝平「商業信用状論」有斐閣、1953年、p 757
- (2) 伊澤前掲書 p 887
- (3) 伊澤前掲書 pp431～432
- (4) 小峯登・舟木凌「1974年信用状統一規則^(F)」外国為替貿易研究会、1979年、p 3
- (5) 小峯・舟木前掲書 p 16
- (6) 朝岡良平「逐条解説・信用状統一規則」金融財政事情研究会、1985年、pp238～239
- (7) 朝岡前掲書 p 244
- (8) 朝岡前掲書 pp245～246
- (9) 伊藤和雄「荷為替信用状論」同文館、1924年、pp11～12

- (10) 伊澤前掲書 p 251
- (11) H.C. GUTTERIDGE and MAURICE MEGRAH 「The Law of BANKER S' COMMERCIAL CREDITS」 London EUROPA PUBLICATIONS LIMITED, 1979, pp45～46
- (12) 朝岡前掲書 p 277
- (13) 小峯・舟木前掲書 p 148
- (14) 伊澤前掲書 p 761